



NOTE DE TRAVAIL

**SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN
(ATCONF/7)**

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 4 : Technologies émergentes, nouveaux modèles économiques et autres questions connexes

4.3 : Tirer parti des données sur le transport aérien et de l'écosystème numérique pour des opérations fluides, sûres et résilientes

**DONNÉES AÉRONAUTIQUES ET ÉLABORATION DE POLITIQUES
FONDÉES SUR DES DONNÉES PROBANTES : LES FONDEMENTS DU
DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT AÉRIEN**

(Présenté par le Kenya au nom des 54 États membres de
la Commission africaine de l'aviation civile²)

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Cette Note de travail présente la position de l'Afrique sur les données aéronautiques, les indicateurs communs et l'élaboration de politiques fondées sur des données probantes. Elle montre comment le continent met déjà en place des systèmes nécessaires pour mesurer, suivre et respecter ses engagements dans le domaine du transport aérien. Les engagements pris dans le cadre de la Décision de Yamoussoukro (DY), du Marché unique du transport aérien africain (SAATM) et de la Déclaration de Lomé sur la libéralisation, la connectivité, l'abordabilité, l'accessibilité et la durabilité ne peuvent être vérifiés et tenus que s'ils reposent sur des données fiables, des rapports harmonisés et des indicateurs comparables. Sur le continent, les données aéronautiques restent fragmentées, incomplètes et tardives. L'Afrique ne peut pas gérer, surveiller ou démontrer ce qu'elle ne peut pas mesurer. Dans le cadre du Programme africain sur les données aéronautiques (APAD), coordonné par la CAFAC, les États africains ont mis en place un programme continental doté d'un panel d'experts, d'instruments statistiques harmonisés, d'un cadre d'indicateurs de performance clés, d'un cycle de rapport annuel et d'une plateforme de données partagées, actuellement en cours de développement, dans le but de combler cette lacune. Sur la base de cette expérience, le document invite la Conférence à soutenir le développement d'indicateurs mondiaux communs, de plateformes régionales de données aéronautiques et d'observatoires, la collecte de données harmonisées et la production de rapports en temps opportun, ainsi que le renforcement des capacités, en coopération avec la CAFAC.

¹ Versions française et anglaise fournies par la CAFAC.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

Suite à donner : La Conférence est invitée à : a) reconnaître que des données aéronautiques fiables, harmonisées et actualisées et des indicateurs communs sont essentiels pour le développement du transport aérien, la surveillance économique, les investissements et le suivi des résultats de la libéralisation, en particulier dans les régions en développement ; b) demander à l'OACI d'élaborer des indicateurs mondiaux communs relatifs à la connectivité, à l'abordabilité, à l'accessibilité, à la croissance du trafic et aux résultats de la libéralisation, en s'appuyant sur des cadres régionaux, notamment les indicateurs du SAATM et ceux de l'APAD ; c) demander à l'OACI de soutenir le renforcement des capacités en matière de gestion des données aéronautiques, de production de rapports et d'élaboration de politiques fondées sur des données probantes ; d) et à appeler l'OACI à renforcer sa coopération avec la CAFAC et les États africains pour la mise en œuvre de l'APAD, l'harmonisation des normes en matière de données et des pratiques de production de rapports, ainsi que la mise en place de mécanismes régionaux durables pour la collecte, le partage et l'analyse des données aéronautiques.	
<i>Objectif stratégique :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les actions proposées devraient être menées dans le cadre du programme de travail actuel de l'OACI et des ressources disponibles
<i>Références :</i>	Déclaration de Lomé sur le développement du transport aérien, 2026 Vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international Programme statistique de l'OACI ; iSTARS et ICAO Data+ Doc 9587, <i>Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international</i> Union Africaine, Cadre stratégique de l'UA en matière de données, 2022 CAFAC/IATA Étude continentale sur les avantages du SAATM Aviation: Benefits Beyond Borders — Africa, 2023, Groupe d'action du transport aérien (ATAG), CAFAC, Programme <i>africain sur les données aéronautiques</i> (APAD), Rapports sur le programme Doc 10227, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 3 octobre 2025)</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Toute décision politique dans le domaine du transport aérien, qu'il s'agisse d'ouvrir une liaison, d'octroyer une licence à un opérateur, de fixer la valeur d'une redevance, d'évaluer un investissement aéroportuaire ou de mesurer les avantages de la libéralisation, repose en fin de compte sur des données. Les statistiques aéronautiques ne sont pas un détail administratif. Elles constituent l'instrument par lequel les régulateurs, les planificateurs et les investisseurs appréhendent le marché, et grâce auquel les États se tiennent individuellement et mutuellement responsables des engagements qu'ils prennent. Dans un écosystème de transport aérien de plus en plus numérique, la capacité à collecter, valider, partager et analyser des données fiables est devenue une partie intégrante de l'infrastructure aéronautique d'un État.

1.2 Pour l'Afrique, cette capacité est déterminante. Les engagements pris par le continent dans le cadre de la Décision de Yamoussoukro, du Marché unique du transport aérien africain (SAATM), de l'Agenda 2063 et de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) sont, à la base, des promesses de résultats qui incluent, mais sans s'y limiter, plus d'itinéraires, des tarifs plus bas et un accès élargi au marché. Il faut ces engagements pour pouvoir les réaliser. Le marché africain du transport aérien

devrait connaître une forte croissance au cours des prochaines décennies. La réalisation de ce potentiel et les résultats de la réforme ne peuvent être matérialisés que sur la base de données probantes.

1.3 En juin 2026, les ministres africains réunis à la Convention-Expo du transport aérien africain à Lomé ont réaffirmé, à travers la Déclaration de Lomé et sa Matrice de mise en œuvre, l'importance d'un processus décisionnel fondé sur les données et les faits dans la facilitation de la libéralisation, de la connectivité et de l'accessibilité financière. La Déclaration a appelé à une mise en œuvre accélérée de la DY et du SAATM, et a reconnu que la transformation numérique et le suivi fondé sur les données sont essentiels à la réalisation de ces objectifs.

2. ANALYSE

2.1 Les données constituent l'épine dorsale du suivi et de la réalisation des engagements de l'Afrique

2.2.1. Les engagements en faveur de la libéralisation, de la connectivité, de l'abordabilité, de l'accessibilité et de la durabilité ne peuvent être correctement suivis et mis en œuvre que s'ils s'appuient sur des données fiables, des indicateurs communs et un processus décisionnel fondé sur des données. L'argumentaire économique en faveur de la libéralisation en Afrique découle lui-même des données. Selon les modélisations réalisées dans le cadre de l'étude continentale de la CAFAC, la mise en œuvre complète du SAATM pourrait générer environ 15,9 millions de trajets supplémentaires, une augmentation du trafic intra-africain d'environ 51 %, une baisse des tarifs d'environ 26 % (une économie de l'ordre de 1,46 milliard de dollars US par an) et l'ouverture de plus de 145 nouvelles liaisons par paire de pays. Sans systèmes de données conséquents, de tels avantages ne peuvent être suivis, vérifiés ou traduits en politique.

2.2.2. Les données récentes de la CAFAC indiquent des progrès encourageants dans le transport aérien africain, impulsés par la mise en œuvre du SAATM. Le nombre d'États participant au SAATM a atteint 38, la part du trafic de cinquième liberté est passée à 23 % en 2025, et 124 nouvelles routes intra-africaines avaient été ouvertes à la date de mars 2026. Les performances de contrôle de la sûreté se sont également améliorées, le taux de mise en œuvre effective à l'échelle continentale ayant atteint 68,1 % en mai 2026. Ces avancées démontrent un engagement croissant en faveur de la libéralisation, de la connectivité et de la sûreté, tout en soulignant la nécessité d'une mise en œuvre, d'un investissement et d'une coopération réglementaire durables.

2.2.3. La réglementation économique, la protection des consommateurs, la réglementation de la concurrence, la surveillance de la sûreté et de la sécurité, ainsi que l'évaluation des infrastructures et des investissements s'appuient également sur les données. La surveillance axée sur les données devrait être considérée comme un instrument pratique et quotidien de mise en œuvre plutôt qu'une activité ponctuelle. Les décisions relatives aux itinéraires, à la capacité, aux redevances et aux investissements doivent s'appuyer sur une base de données commune et fiable.

2.2 L'Afrique fait face à un déficit de données aéronautiques persistant

2.2.1. Sur le continent, les données aéronautiques sont souvent fragmentées, incomplètes, incohérentes et difficiles d'accès. Les données relatives au trafic, aux finances et aux opérations détenues par les autorités de l'aviation civile, les aéroports, les prestataires de services de navigation aérienne et les compagnies aériennes présentent souvent des divergences. De nombreux États ne disposent pas des systèmes et de la capacité nécessaires pour collecter, valider, analyser et communiquer les données aéronautiques en temps opportun et de manière harmonisée. Cette situation limite la planification, la surveillance économique, l'évaluation des investissements et le suivi de la connectivité et de l'accessibilité financière. Cela nuit également à la crédibilité des données factuelles présentées par le continent au sein des instances internationales.

2.2.2. En Afrique, les rapports statistiques présentent encore des disparités en termes d'actualisation, de précision et d'exhaustivité, ce qui limite les analyses comparatives et l'élaboration de politiques fondées sur des données factuelles. Dans le cadre de l'APAD, seuls environ 18 États membres de la CAFAC ont soumis des formulaires de rapport sur le transport aérien de l'OACI au cours de la période 2023-2024, un seul État seulement a soumis systématiquement son formulaire en 2025, et neuf ont soumis des données en août 2026. Ces chiffres mettent en évidence des lacunes en matière de capacités structurelles et de coordination, et qui nécessitent un renforcement des services statistiques nationaux, l'harmonisation des définitions et le respect d'une discipline de production de rapport, le tout soutenu par un programme continental coordonné au lieu des efforts nationaux fragmentés.

2.3 Ensemble mondial commun d'indicateurs relatifs aux résultats

2.3.1. À l'heure actuelle, il n'existe pas d'ensemble unique d'indicateurs convenus au niveau mondial pour mesurer la connectivité aérienne, l'abordabilité, l'accessibilité, la viabilité des itinéraires, la croissance du trafic et les résultats de la libéralisation. Les mesures de connectivité actuelles sont partielles ou détenues par des propriétaires et ne sont pas systématiquement comparables entre les régions. Des indicateurs mondiaux communs et comparables renforceraient l'élaboration de politiques fondées sur des données factuelles à l'échelle mondiale et permettraient à des régions telles que l'Afrique d'évaluer leurs progrès et de mettre en évidence les résultats des réformes.

2.3.2. L'Afrique affiche des points de référence pratiques. Le projet pilote de mise en œuvre du SAATM utilise déjà un ensemble d'indicateurs de performance critiques, un questionnaire en ligne sur la Décision de Yamoussoukro et le suivi du SAATM, et des rapports périodiques à des fins d'évaluation de la mise en œuvre, y compris les progrès des opérations de cinquième liberté. Dans cette optique, l'APAD élabore actuellement un cadre continental d'indicateurs clés de performance (KPI) couvrant le trafic, la capacité, la connectivité, la concurrence et la structure du marché, les performances opérationnelles et de sûreté, la conformité et la qualité des données, ainsi que le suivi du SAATM. Cet indicateur comprend une hiérarchie explicite des sources de données : les données officielles des États membres en tant que source principale, les données tierces validées, à titre complémentaire, et les estimations ou modélisations approuvées, uniquement comme dernier ressort. Ces indicateurs peuvent directement éclairer la conception d'un cadre mondial comparable.

2.4 Le Programme africain sur les données aéronautiques (APAD)

2.4.1. La réponse de l'Afrique au manque de données est de nature opérationnelle, et non théorique. Créé par la CAFAC en 2022, l'APAD est un programme continental à travers lequel les États membres collaborent pour combler le déficit de données, renforcer les capacités statistiques nationales, normaliser la production des rapports et construire une base de données continentale intégrée. Le programme est piloté par un Groupe d'experts issus des autorités de l'aviation civile, des aéroports, des prestataires de services de navigation aérienne et des associations de compagnies aériennes, avec le soutien du Bureau et du Secrétariat de la CAFAC. Le Groupe s'est réuni quatre fois entre 2022 et 2026, en marge des ateliers de renforcement de capacités ayant réuni des experts provenant d'États africains, aux côtés de l'OACI, l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international des aéroports (ACI) Afrique. L'APAD est passé des principes aux instruments. Le Programme a adopté les Formulaires de trafic A-S de l'OACI comme base pour la collecte de données, évitant ainsi les doubles-emplois ; l'APAD a développé des outils harmonisés : un Guide type sur les statistiques aéronautiques à l'intention des États, un Modèle de consentement des États pour le partage des données, un Calendrier annuel de soumission des statistiques et un Cycle de rappels assorti d'une procédure d'intervention par paliers, ainsi que le Cadre des indicateurs clés de performance APAD et les définitions, accompagnés d'un Tableau de bord permettant de suivre les soumissions. Conformément au cadre stratégique de l'Union africaine en matière de données et conçus pour s'intégrer aux systèmes statistiques et aux outils analytiques de l'OACI — le Programme statistique de l'OACI, iSTARS et ICAO Data+ —, ces indicateurs offrent aux États un cadre prêt à l'emploi et interopérable, leur évitant ainsi d'avoir à élaborer chacun son propre cadre.

2.4.2. Au cœur du programme, se trouve une plateforme continentale de données aéronautiques – accessible en ligne, même dans des environnements à faible débit, propriété de la CAFAC, interopérable avec les systèmes de l'OACI – permettant aux États et aux aéroports de transmettre leurs données dans le cadre d'un processus d'approbation au niveau de l'État avant leur transmission ultérieure. Son développement, rendu possible grâce au soutien des bailleurs de fonds, a prévu un cadre de stratégie et de gouvernance, un ensemble minimal de données sur l'aviation continentale, des normes harmonisées et un système d'assurance qualité, un dépôt de données et un système de production des rapports en ligne, des tableaux de bord et des profils pays, ainsi qu'un renforcement structuré des capacités, la CAFAC conservant la maîtrise d'œuvre et bénéficiant d'un transfert complet des méthodologies afin d'éviter toute dépendance vis-à-vis des prestataires. L'APAD illustre à la fois la promesse et les exigences d'un système de données piloté par l'Afrique. C'est la preuve qu'un programme continental peut uniformiser la production des rapports, mutualiser des compétences rares et mettre à la disposition des États des outils communs ; cet exemple montre également ce dont un tel système a besoin pour réussir : l'adoption officielle de ses instruments par les États, le respect constant des obligations en matière de production des rapports, une base juridique claire pour la collecte et le partage des données, ainsi qu'un mécanisme de financement durable. Il s'agit précisément des domaines dans lesquels un soutien mondial coordonné aurait le plus d'effet.

2.5 Fonctions complémentaires de l'OACI et des institutions régionales

2.5.1 L'OACI et les institutions régionales jouent des rôles complémentaires : l'OACI élabore des normes mondiales en matière de données aéronautiques, des indicateurs communs, des outils d'analyse et des programmes de renforcement de capacités, tandis que les institutions régionales les déclinent en mécanismes adaptés aux spécificités régionales. Il est essentiel de renforcer les capacités des États en matière de collecte, de validation, d'analyse, de communication et d'utilisation des données ; cela doit être considéré comme une priorité de développement, et non comme une activité secondaire. La Déclaration de Lomé (2026) a spécifiquement appelé à un suivi renforcé du développement du transport aérien en Afrique en s'appuyant sur les données. Cet engagement traduit la détermination du continent à passer des engagements politiques à des résultats mesurables. L'expérience de l'APAD en Afrique démontre que, lorsqu'ils disposent d'outils, de cadres et du soutien appropriés, les États peuvent améliorer leurs systèmes de données, et le font effectivement.

3. CONCLUSION

3.1 Des données fiables et des indicateurs communs sont déterminants pour la prochaine phase du développement du transport aérien africain. Ces données constituent le moyen par lequel la libéralisation, la connectivité et l'accessibilité financière seront suivies et mises en œuvre, et elles sont le fondement d'une réglementation efficace de l'économie et des investissements. Il faut combler le déficit de données en Afrique pour que les engagements du continent soient mesurables et que ses positions s'appuient sur des données factuelles. L'Afrique plaide pour des indicateurs mondiaux communs, un soutien aux plateformes de données et aux observatoires gérés par l'Afrique, une collecte harmonisée des données et une production des rapports en temps opportun, ainsi qu'un renforcement des capacités. Avec l'APAD, le continent a déjà montré à quoi peut ressembler un tel système ; un cadre mondial plus solide, conjugué à une coordination régionale assurée par la CAFAC, permettrait à l'Afrique de mesurer, de comparer et de démontrer les résultats de la réforme du transport aérien.